A. Hydr.
720

Digitized by Google


A. hydr. 720.

Kritik

4

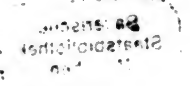
720

Kritik

des

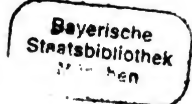
kurhessischen Eisenbahn-Wesens.

Leipzig,
Verlag von Hermann Hartung.
1845.



Digitized by Google

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS



Digitized by Google

Den Manen

des

heimgegangenen letzten kurhessischen

Landtags

gewidmet.

Digitized by Google

Digitized by Google

Kritik
des kurhessischen Eisenbahnwesens
mit
Rücksicht auf den Bericht des landständischen Ausschusses in der kurh. Stände-Versammlung vom 28. März 1844.

„Worfeln soll man, beuteln, sieben,
Was der Krankheit Spuren trägt;
Tüchtig werd' es durchgetrieben,
Abgegerbt und ausgefegt!
Weg den Wust, besonders aber
Schwindelhaber, Dippelhaber!"

Durch die Geheimhaltung aller auf die kurhessische Eisenbahnsache bezüglichen Actenstücke und Verhandlungen, welche soweit ausgedehnt wurde, daß selbst der kurhessischen Stände-Versammlung entsprechende Mittheilungen versagt waren, hat man jedweder Kritik vorbeugen, sie erlähnen und das Feld nur sich und seinen Intentionen rein erhalten wollen. Ob Vortheile damit errungen wurden?! Dem Publikum sind sie nicht ersichtlich geworden. Der büreau-

Digitized by Google

kratische Geist, welcher ohnehin die Befähigung zu Urtheilen über allgemein staatliche Verhältnisse der legitimirten meist willenlosen Beamten-Hierarchie ausschließend zugesteht, so wie derselbe namentlich in der ersten, von der Stände-Versammlung denn doch im Bewußtseyn heilig beschworner Pflichten verworfenen, Proposition mit ungewöhnlicher Zuversicht hervortrat, hat zwar vorläufig seinen Zweck erreicht, jedenfalls aber zum nunmehr offenkundigen Nachtheil der Sache, denn es blieben dabei Intelligenz, Erfahrung und die wesentlichsten Interessen während der Entwicklung des nunmehr vorliegenden Bauprojects unvertreten.

Nachdem jedoch die kurhessische Stände-Versammlung durch Beschluß vom 1. April d. J. die zweite Proposition der Staatsregierung in Betreff der Erbauung einer Eisenbahn von Cassel bis zur Grenze bei Sichertshausen in der Richtung nach Frankfurt genehmigt hat, so ist man nunmehr auch des Berichts des Deputirten Wippermann Namens des landständischen Eisenbahn-Ausschusses habhaft geworden und hat dadurch doch eine Gelegenheit erhalten, ein absichtliches Dunkel einigermaßen zu durchdringen, in welches das Bewußtsein unterliegender Haltlosigkeit diese zu verhüllen sich genöthigt gesehen.

Dieser Bericht behandelt, unter Beiseitesetzung einer Erörterung der allgemeinen deutschen Bahn-Verhältnisse, die in der Proposition einzig und allein genannte und empfohlene Richtung über Marburg nach Frankfurt: im

Digitized by Google

Vergleiche jedoch mit der in der Proposition zwar gänzlich ignorirten, von dritter Seite aber mit Beharrlichkeit geforderten Richtung über Hanau und Fulda. Er kann nicht anders, als die staatswirthschaftlichen und commerciellen Vorzüge der letzteren einzubekennen; er widerspricht nicht der Befürchtung von großen Nachtheilen, welche bei der Führung einer Eisenbahn über Marburg nach Frankfurt man mit trostloser Gewißheit für die Provinzen Hanau und Fulda, besonders letztere voraussieht und versäumt deßhalb auch nicht, mit zweifelhafter Theilnahme vagen Ersatz durch ungarantirte Hoffnungen in Aussicht zu bringen; er läßt die vorgekommene, wahrhaft unbegreifliche Behauptung der Regierungs-Commissäre, daß die Marburger Richtung sich (mit ihrer officiell nur zu 2½ Proc. veranschlagten Rente) besser als jene über Hanau und Fulda rentiren werde, obgleich selbst seinen großen Zweifel darüber nicht verbergend, dahin gestellt sein; er bedauert, daß man eine Untersuchung der Linie über Fulda und Hanau nicht gleich jener über Marburg habe vornehmen lassen; der Bericht erkennt somit den unerhörten Mangel aller und jeder Grundlage der ganzen Frage an, soweit sie zur Verhandlung der Stände-Versammlung gebracht worden ist. Der Ausschuß weiß aber, daß auf eine Untersuchung der Hanau-Fuldaer Richtung doch nicht eingegangen werde, und nachdem der Landtagscommissär die mündliche Erklärung abgegeben hat, daß eine andere Richtung als über

Digitized by Google

Marburg keinenfalls zugestanden werde, so bequemt er sich, einzusehen, daß die technische Schwierigkeit der Fuldaer Linie „den Betrieb mit Locomotiven unausführbar" macht; daß der Uebergang über den Distelrasen alle Vorzüge der Bahnführung über Fulda aufwiege und entscheidet — nachdem er sich beim Mangel einer technischen Vorlage genöthigt sieht, zur Beschwichtigung des allzuwachen Mißtrauens auch noch die Parthie der Technik auf seine Schultern zu nehmen — ohne langes Bedenken für die Führung des Schienenwegs über Marburg. Alle wichtigen Incidentpuncte der Wahl zwischen Fulda und Marburg werden mit Annahmen, Gefühlen und Unterstellungen, aber eingestandner Maaßen ohne thatsächliche Begründung abgefertigt. Den Bahnweg durch das kurhessische Gebiet jenseits der „Grenze bei Sichertshausen" ignorirt der Bericht, gleichwie solches auch die Proposition gethan hat; ob aus Vergessenheit oder vermeintlicher Klugheit und mit Rücksicht auf die Regel gewordene Praxis, sich mit unbequemen Ausgaben hinterher und dennoch rechtzeitig überraschen zu lassen, das zu untersuchen, dünkt uns hier überflüssig.

Dieß sind die wesentlichen Grundzüge des landständischen Ausschuß=Berichtes, eines Gebäudes ohne System, Fundament und Stütze. Deutlich erkennt man an diesem Actenstücke, daß man die Begründung erst dann gefunden, nachdem die Entscheidung eine längst gefaßte war und daß

Digitized by Google

man jedweder Sache die Wendung geben kann, welche man eben will. Vielfach hat man das Dunkel der kurhessischen Eisenbahnfrage für durch diplomatische Rücksichten der Staatskunst geboten ausgeben wollen; mit Recht darf man dagegen fragen, was mit all' dieser Vorsicht und Bedachtsamkeit bis zur heutigen Stunde ausgerichtet wurde? Wir antworten: 'ein todtgebornes Project, ein Nichts und vielleicht noch Schlimmeres, als nichts, denn unter den Besonnenen beginnt die Ueberzeugung vorzuwalten, daß Kurhessen, seiner Lage nach zum Knotenpunct des deutschen Verkehrs berufen, durch Mißgriffe und Zaudern der Gefahr entgegengeführt werde, eine abgesperrte Insel der deutschen Handelswelt zu werden, oder die Verwirklichung eines eigenwilligen Projects mit dem Ruin der Finanzen erkauft zu haben. Das Eisen wenigstens ist nunmehr verglüht und jene schöne Blüthezeit, welche reiche Erndte in Aussicht stellte, ist in kalter und nebeliger Athmosphäre untergegangen.

Es dünkt uns überflüssig, zu diesen Schwächen des Berichtes einen Commentar zu liefern; wir wollen selbst aus dem allgemeinen Gerüchte, daß die dem Ausschusse maaßgebende mündliche Aeußerung des Landtagscommissärs: „es werde eine andere Richtung als über Marburg nicht zugestanden werden," ohne höhere Autorisation nur als freilich sehr kühnes und bedenkliches parlamentarisches Mittel gebraucht worden sei und selbst einen nach-

Digitized by Google

träglichen Verweis zur Folge gehabt habe, nahe liegende Folgerungen nicht ziehen, weil es keinem Zweifel unterliegt, daß der landständische Ausschuß in dieß Wort mehr Gewicht, als der Landtagscommissär selbst gelegt hat. Nachdem aber im mehrgenannten Berichte alle nur mögliche falsche und Scheingründe angeführt und bekräftigt werden konnten, so mag es auch erlaubt und gerechtfertigt sein, durch Mittheilung des verschwiegenen wahren Grundes, der denn doch für niemand ein Geheimniß ist, als von dem einzig Aufschluß gebenden Umstande Act zu nehmen. Dieser wahre Grund, der Schlüssel zum rechten Verständniß, liegt in der Absicht, Cassel, die Residenz, eine aus der Mode gekommene Coquette, und sei es mit der besten Habe, zu fetiren. Ja, um die verblühten Reize der noch Sehnsüchtigen zu schauen, wird selbst das kalte merkantile Publikum den Abstecher von drei Meilen — von Grifte aus — nicht für eine allzu launenhafte Zumuthung halten dürfen. Man hat die Meinung, daß für die aus Gründen ganz anderer Natur zurückgekommne Hauptstadt mit der Eisenbahn ihr goldnes Zeitalter erscheinen werde und man hat nur einzig im Auge, den Leipzig-Frankfurter Verkehr und dessen Vortheile, indem man ihn den Provinzen Fulda und Hanau entzieht, der Stadt Cassel und allenfalls dem freundnachbarlichen Darmstadt zuzuwenden, denn die Dörfer der beiden althessischen Provinzen werden wenig Gewinn daraus zu schöpfen vermögen. Läge

Digitized by Google

Cassel in der Provinz Fulda oder Hanau, wahrlich man hätte an die Erfindung des heutigen Bauplans niemals gedacht. Mit einem Gebiete von 200 Quadrat-Meilen traut man sich zu, den Lebensadern des deutschen Körpers eine beliebige Richtung geben zu können, und indem man den natürlichen Lauf einer Hauptader unterbindet, ist man kurzsichtig genug, zu glauben, ihr Blut nun grade einer beliebten andern zuwenden zu wollen, während es doch allen andern zu gute kömmt und dem gewohnten Lauf entlang sich eine neue Bahn bricht. Man nimmt einem Theile des Landes, was man der Hauptstadt für die Dauer niemals zuwenden wird; man scheut enorme Schulden nicht, unter welchen dieser Landestheil doppelt seufzen muß, weil ja sein Geld auch noch zu seinem eignen Verderben verwendet werden soll und ist nicht ängstlich bei dem Gedanken, daß, könnte eine so unnatürliche Schöpfung von Bestande sein, man zwei Provinzen zum Versumpfen verurtheilen und eben dadurch die Wohlfahrt des Ganzen wankend machen könnte. Ueber Treibhaus-Ideen hat die Staatswissenschaft längst den Stab gebrochen und es ist unbegreiflich, wie derartige Pläne noch in einer Zeit auftauchen können, welche es liebt, sich die aufgeklärte nennen zu lassen. Hierbei dürfen jedoch jene zwei mächtige Stützen nicht mit Stillschweigen übergangen werden, welche die Entwicklung des heutigen Bauprojects gefördert haben. Zuerst ist es das freilich sehr wohlgegründete und noch an

Digitized by Google

weite Pläne geknüpfte Interesse des Großherzogthums Darmstadt, welchem die Ehre der Erfindung und dessen Einflusse das Emporkommen des Projects bis zum heutigen Stande zugeschrieben werden mag; anderseits ist es der von Deutschlands Fürsten und Völkern geächtete Landsmannschaftsgeist, welcher das angestammte Hessen an der „Grenze bei Sichertshausen" auf Kosten der neuen Lande zu heben gedenkt. Engherzige Idee kurzsichtiger Berechnung! Allein sie ist vielfältig in Schrift und Wort mit keckem Muthe in die Oeffentlichkeit gedrungen; und wenn auch gleich dieselbe in ihrer Kraßheit nur in der großen Masse der Betheiligten vorhanden sein sollte, so wird doch deren Einfluß und Rückwirkung nach Oben nicht in Abrede gestellt werden können.

Man hat in Kurhessen die Bahnen Englands und des Continents bereisen lassen; als man aber den Dreyfuß von prophetischem Geiste erfüllt geglaubt, da war kein Priester, das Orakel zu verkünden. Es wurde ein Ingenieur aus England berufen. Man ließ nicht nur die Bahnrichtung von Cassel nach Marburg, sondern auch andrerseits von Cassel nach Lichtenau untersuchen, durch welche letztere man die thüringische Bahn bis in die Stadt Cassel zu leiten gedachte, damit die monströse Führung von Grifte nach Cassel und zurück nicht so in die Augen falle, welche dem Verkehr 3 Meilen Zeit und Kosten abnöthigen wird. Nach der Entscheidung Stefenson's,

Digitized by Google

welcher, wie wir aus sicherer Quelle wissen, die Ablenkung von der Hanau=Fuldaer Bahnlinie selbst höchst auffallend gefunden hat, wurde jedoch von der Bahnleitung über Lichtenau abgestanden, weil sie im Gegensatz zu der Bahnführung über Bebra nach Cassel unverhältniß=mäßige Schwierigkeiten und Kosten veranlaßt hätte. Als sich aber der landständische Ausschuß, das ganze Eisen=bahnproject als fait accompli betrachtend, herbei ließ, das Unterbleiben einer entsprechenden Untersuchung der Hanau=Fuldaer Linie zu bedauern, da doch die einmalige Unter=suchung eines, übrigens sehr achtungswerthen Baueleven zur Zeit, als man von der jetzigen unnatürlichen Combi=nation noch nicht beherrscht war, bei der Wichtigkeit der Sache unmöglich als genügend gelten kann, so half man sich damit, daß man eine Analogie dieser Richtung mit jener über Lichtenau im Allgemeinen (!) annahm, ohne zu erwägen, daß die Linie über Lichtenau nur im Ver=gleich mit jener über Bebra zurückstehen mußte. Die Wahl zwischen Marburg und Fulda muß aber durch ganz andere Interessen und Gründe bedingt werden, als jene zwischen Lichtenau und Bebra. Kurz! man wollte die Bahn über Hanau und Fulda nicht, man nahm die Schwie=rigkeit des Distelrasens als den einzigen Vorwand und da=mit dieser Vorwand, Vorwand bliebe, mußte die Linie über Fulda ununtersucht bleiben, an welche sich geradezu alle deutschen und wahren kurhessischen Interessen knüpfen,

Digitized by Google

während man zu dem untergeordneten Zwecke, ob es möglich sei, die Bahn bis in die Stadt Cassel zu leiten, Zeit und Kosten nicht gescheut hat.

Wer es weiß, mit welcher Eile die Eisenbahn-Proposition von Seite des landständischen Ausschusses und der kurhessischen Staatsregierung zur Genehmigung anempfohlen wurde, dem muß es natürlich auffallen, daß nichts destoweniger seit 9 Monaten noch keine Hand zur Verwirklichung des Unternehmens thätig gesehen worden ist. Die ganze kurhessische Eisenbahn-Combination ist eine verfehlte; aus einer natürlichen, einfachen, hat man eine engherzige Frage von geheimen Sonderinteressen gekünstelt, darum trägt sie in sich selbst schon den Keim des Mißlingens, oder, falls sie wirklich, was nur mit noch ungeahnten Opfern geschehen könnte, ausgeführt wird, theilweise ganz gewiß den Keim des demnächstigen Verfalls. Die Erbauung der Kassel-Frankfurter Bahn über Marburg ist zufolge des Landtags-Abschieds an die Bedingung geknüpft, „daß zuvor eine Bahn von Halle über Kassel nach dem Niederrhein durch ein Actien-Unternehmen gesichert sei;" ohne diese Linie würde nämlich Kassel ein Knotenpunkt nicht werden, dieselbe soll der kurhessischen Staatsbahn einigen Zufluß verschaffen, deren Rente offiziell nicht höher als 2½ Proc. in Aussicht gestellt werden konnte. Dem Eisenbahn-Ausschuß der Stände-Versammlung und dem in Kassel concentrirten Eisenbahn-Fanatismus „quand même" war diese Bedingung

gleich Anfangs eine unwillkommene Maaßregel, weil man recht wohl begriff, daß das ganze Project in Frage gestellt würde, sobald ein Actien-Unternehmen damit in Verbindung gebracht werde, welches, insoweit es nur auf reelle Elemente der Rentabilität und des Bedürfnisses gegründet sein kann, allzuleicht die Hinfälligkeit des ganzen Unternehmens ans Licht zu ziehen, im Stande wäre. Der Ausschuß weiß sich aber, da es nicht anders sein kann, darüber zu trösten und giebt den nöthigen Aufschluß in folgenden Sätzen seines Berichtes: „die Herren Regierungskommissäre haben ..... erklärt," heißt es daselbst, „aus mehrfachen Rücksichten unterstelle die Regierung, in Aussicht nehmen zu können, daß es an einer Sicherung der Ausführung für die Bahn von Halle nach Lippstadt (von Haueda nach Lippstadt ?? der Verf.) nicht fehlen werde, sobald dieserhalb mit den andern betheiligten Regierungen, mit welchen der Vertrag vom Dezember 1841 wegen dieser Bahn abgeschlossen worden, in Einstimmigkeit verhandelt werde, welches aber von der Beendigung der Verhandlungen mit der Ständeversammlung über die Proposition abhänge, weßhalb eine baldige Beendigung dieser Verhandlungen von großer Förderung sein werde, und daß dieselben Gründe, welche bestimmt haben, mit den Regierungen von Preussen, Weimar und Koburg in eine Gemeinsamkeit wegen dieser Bahn zu treten, auch die Sicherung der Ausführung dieser Bahn herbeiführen würden. Diese Gründe sind zwar

Digitized by Google

nicht namhaft gemacht, ebensowenig als der erwähnte Vertrag selbst mitgetheilt worden ist."

Seit Mitte Septembers d. J. ist nunmehr kurhessischer Seits für die kurhessische Strecke dieser Bahn die Concession an eine Actiengesellschaft ertheilt und ist die Actienzeichnung vorgenommen und eine Einzahlung geleistet worden. Die kurhessische Strecke von Hönebach an der sächsischen Grenze bis Haueda an der preussischen Grenze ist zu 16 Meilen mit 8 Millionen Baukosten veranschlagt; eine Zinsengarantie findet nicht Statt, die Bahn soll Friedrich = Wilhelms = Nordbahn genannt werden. Dieß alles wird dem dabei interessirten Leser aus den betreffenden Bekanntmachungen in den öffentlichen Blättern als bekannt vorausgesetzt werden dürfen.

Unbefangene sind von vornherein, sobald die bezüglichen Beschlüsse der Ständeversammlung zur Oeffentlichkeit gelangten, der Ansicht gewesen, daß das Zustandekommen eines Actienbaues des, nunmehr „Friedrich=Wilhelms=Nordbahn" genannten Schienenwegs ohne Zinsengarantie oder anderweitige entsprechende Hülfe der Staatskasse dem gegründetsten Zweifel unterliege. Derselben Ansicht waren fast alle vom Landtage zurückkehrenden Deputirten, welche, um nur eine Eisenbahn zu bekommen, den Vorwurf, sie verhindert zu haben, von sich ferne zu halten, und im Bewußtsein zweifelhafter Autorität gerne alles genehmigt hatten. Ja! der Deputirte E.

Digitized by Google

z. B. gab seinen Committenten die feste Versicherung, daß, obgleich er ein unerschütterlicher Vertreter der Proposition gewesen, die Bahn durch die Provinzen Hanau und Fulda eher zu Stande kommen werde, als die Verwirklichung des beschlossenen Unternehmens. Schon die erste leichte Probe hat den Beweis geliefert, auf welche schwache Füße das schwerfällige Bahnproject gesetzt werden soll, denn es trat das noch zur Zeit Unerhörte ein, daß die Actien des Unternehmens im Augenblick der Unterzeichnung schon bedeutend unter pari fielen und in ihrem Fallen auch nach der ersten Procentzahlung bis heute nicht aufzuhalten waren, obgleich man nicht gesäumt hat, die verschiedenartigsten Hebel anzusetzen. Ein Kluger im Lande wollte zuerst entdeckt haben, daß die Speculanten (?!) den Cours künstlich durch einschüchternde Zeitungs-Artikel herabdrücken wollten, um selbst wohlfeil und ausgiebig einzukaufen, um 14 Tage später im Crösus-Reichthum schwelgen zu können, und theilte diese seine Entdeckung in der Kassler allgemeinen Zeitung verzagten Bahnpatrioten zur Wahrung ihres Vortheils mit, nachdem letzteres Blatt durch schlagende, unterthänig-gehorsamste Redensarten bewiesen, daß alle Stimmen, welche das Gelingen des Unternehmens in Frage stellten, nur eitel Schwänke seien. Eine ungeheuere Summe Actien sollte aus Oestreich gezeichnet (auch bezahlt ??) sein und die kurhessischen und thüringer Actien sahen sich so ähnlich, wie Windeier den gesunden: der Offizial-Lobhudel

Digitized by Google

der Kassler allgemeinen Zeitung wurde großartig und überschwenglich, ihr Weihrauch stieg zu den Wolken zu Ehren der „Räthe der Krone," die „so Herrliches" geschaffen. Nichtsdestoweniger hatte man schon beim ersten Arrangement Gelegenheit, Verlegenheiten zu gewahren und die Maaßregeln, sie zu verdecken, brachten entgegengesetzte Wirkung hervor. Das zumeist Auffallende war, daß man die Statuten des Unternehmens nicht vollständig bekannt machte, da man es doch mit jenen der Hanau-Frankfurter Localbahn zu unterlassen nicht für nöthig gehalten, sondern daß man dieselben erst nach Einzahlung der ersten 10 Proc. den Actionären mittheilte. Fast jeder Paragraph der Statuten beweist, daß dieß nicht ohne Absicht geschehen, denn wenn gleich die Interessen des Staates bis ins Kleinlichste vertreten sind, so sind anderseits die Actionäre ohne jede Garantie und lediglich dem Willen der Staatsregierung unterworfen. Diesen Statuten gemäß schießen die Actionäre das Geld und die Staatsregierung baut und verwaltet. Hierauf sah man sich bewogen, die einige Tage vorher statutenmäßig festgesetzte Bürgschaft der ursprünglichen Actionäre für 40 Proc. auf 10 herabgehen zu lassen und gleichlautende Zeitungsartikel in den kurhessischen und frankfurter Blättern mußten den Muth des in Täuschung gelassenen Actienpublicums aufrecht erhalten, während Einladungen zu Aufträgen ohne Provision durch die Welt gallopirten. Termine wurden verlängert; anfänglich hatte man jeden ohne Rücksicht unterzeichnen lassen,

Digitized by Google

um mit einer möglichst großen Summe paradiren zu können; als aber die Listen eine Subscription vom doppelten Betrage nachwiesen, welches freudige Ereigniß man offenbar nur allein den Auspizien des in diesem Jahre am Himmel regierenden Schutzgottes Merkur zu verdanken hat, — dann erst machte man ausschließende Kategorien. Alle diese Handlungen tragen das unverkennbare Merkmal des eignen Mißtrauens in das Gelingen des Unternehmens und einer der Wahrheit nicht huldigenden Berechnung. Und als dieses Alles sich zugetragen, da hatten die Subscribenten durch einfache Unterzeichnung ihres Namens namhafte Summen im Augenblick des Unterzeichnens aus ihrer Tasche verloren.

Wie dem aber auch sei, wir wollen die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn in ihrer theilweisen Anlage nicht zu den bedeutungslosen rechnen, vielmehr sprechen wir unserer gewonnenen Ansicht gemäß jeder teutschen Bahn das Wort, sobald zulässige Mittel ihrer Verwirklichung vorhanden sind, da wir die Erhebung aller nur einigermaßen wichtigen Chausseen zu Schienenwegen wenigstens in materieller Hinsicht für eine Epoche ungeheuren Aufschwungs ansehen müßten. Deßwegen soll uns diese Ansicht aber keineswegs abhalten, zu erklären, daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen und Bedingnissen das Unternehmen zur Erbauung der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn auf Actien und ohne Zinsengarantie nichts anders als ein Schwindelgeschäft sein kann, welches Kurhessen nie einen vollen

Digitized by Google

Nutzen, außerdem den sich an ihm betheiligenden Mittelklassen einen höchst empfindlichen Verlust bringen wird. Eine so ernste Bezeichnung des mit ebenso lautem als voreiligen Jubel gefeierten Unternehmens involvirt natürlich die Verpflichtung, die Begründung nicht auf sich warten zu lassen.

Es ist unwidersprechliche Thatsache, daß das kurhessische Eisenbahnwesen bis heute noch weniger Vertrauen, als irgend ein anderes derartiges Unternehmen in Teutschland gefunden hat. Man hat so ziemlich überall nur zu oft die Meinung hören müssen, es fehle an den nöthigen Capacitäten, und sich auf einen angeblichen bemerkbaren Mangel eines Verwaltungs-Systems überhaupt bezogen. Unserer Untersuchung liegt diese Frage nicht so nahe, daß wir uns darauf einlassen sollten; allein wahr ist es, daß das Vertrauen, schon ehe es zum Bewußtsein der Gründe gelangt ist, die unentbehrliche Seele aller Actien-Unternehmungen ist; es ist die Grundbedingung einer gedeihlichen Entwickelung und so nothwendig, daß es schon schwindet, sobald es sich nicht in unbeschränkter Form im Aeußern darzustellen vermag. Wir haben dieß deutlich an dem Sinken aller Actien gesehen, sobald man in Preussen dem Actienschwindel nur einige, in anderer Beziehung wieder freilich sehr nothwendige, Grenzen steckte.

Bekanntlich stehen die Actien der thüringer Eisenbahn bedeutend über pari; man hat davon in der diensteifrigen Kassler Zeitung, dem Organ des kurhessischen Unternehmens,

Digitized by Google

Gelegenheit genommen, glauben zu machen, die Actien der Friedrich=Wilhelms=Nordbahn, als Fortsetzung der thüringer Bahn, müßten auch gleichen Werth haben. Es kann kaum ein Zweifel darüber herrschen, ob man durch solche Insinuationen täuschen will oder ob man selbst wirklich so befangen ist. Die thüringischen Staaten betheiligten sich bekanntlich mit dem vierten Theile der ganzen Bausumme und haben es dennoch für nöthig gefunden, auf die Zinsen dieses vierten Theils so lange zu verzichten, bis den Actionären eine Zinsenzahlung von 4 Proc. gesichert sei. Bedenkt man, daß die Baukosten der thüringer Bahn bedeutend geringer sind; daß dieselbe dem Entwurfe nach zwei verschiedene Bahnen in sich aufnehmen wird, welche günstige Constellation der Friedrich=Wilhelms=Nordbahn nur auf der Strecke von Kassel bis Hönebach zu gut kommt; daß ferner der Zwischenverkehr auf der thüringer Bahn ganz unverhältnißmäßig bedeutender sein muß, als auf der Friedrich=Wilhelms=Nordbahn, welche, Kassel abgerechnet, bloß 16 Meilen unbekannter Dörfer, sowie in ihrer Fortsetzung nach Lippstadt nicht minder unwirthbare Gegenden zu durchlaufen hat; bedenkt man, daß die thüringer Bahn in keiner Weise durch spätere Bahn=Anlagen verkürzt werden kann, sei es, daß sie nach der fränkischen Bahn abgelenkt, oder daß eine kürzere über Hanau und Fulda erkannt, oder daß, was mit Gewißheit vorauszusehen ist, demnächst nach Vollendung der Kassel=Frankfurter Bahn

Digitized by Google

eine Seitenbahn nach Koblenz geleitet werde, wodurch die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn von Kassel bis zur westphälischen Grenze auf Nichts herabsinken muß: so schwindet alle Täuschung, wie Nebel vor der Sonne. Keine Eisenbahn-Combination ist im Stande, die Verbindung der thüringischen Bahn nach dem Main und Rhein hin, je in Frage zu stellen, höchst unsicher aber ist die Weiterführung, Frequenz, sowie überhaupt die ganze Zukunft der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn. Wir wissen noch nicht einmal, ob sich eine Actiengesellschaft zum Weiterbau der Strecke von Haueda bis Lippstadt finden läßt, und wenn auch, wer sagt uns, wann diese preussische Bahnstrecke vollendet sein würde; während dessen müssen aber die Actionäre der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn fortwährend ihre eignen Einzahlungen aus ihrer Tasche verzinsen. Bevor diese Strecke in Betrieb gesetzt ist, ist die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn von Kassel bis Haueda = 0. Die eilige Reise eines Mitglieds der Eisenbahn-Direction nach Westphalen im Monat November, um den preussischen sich da aufhaltenden Finanzminister von Flottwell geneigt zu stimmen, beweist, daß von Seite Preussens noch nicht einmal das Versprechen, die Concession zu geben, ertheilt worden ist. Die preussische Regierung selbst wird an dieser Bahnführung große Freude nicht haben können, weil sie mit dem südlichen Theil der Köln-Mindner Bahn in Concurrenz tritt, für welche Preussen ausnahmsweise 3½ Proc.

Digitized by Google

Zinsen garantirt hat. Ohne Zinsengarantie wird der Weiterbau von Haueda bis Lippstadt nun und nimmermehr zu Stande kommen; daß aber Preussen eine solche übernehme, ist nicht zu erwarten, da doch Kurhessen für seine Bahnstrecke eine solche Garantie versagt hat, und die preussische Staatsregierung ganz gewiß heller sieht, als die kurhessischen Actionäre. Für eine Bahn, welcher man, wie weiter unten gezeigt werden soll, nicht die geringste Frequenz in Aussicht stellen kann, und welche nur im Interesse der Residenz Kassel gegründet werden soll, wird Preussen wahrlich keine Zinsen garantiren sollen. Die hierauf bezüglichen Anpreisungen und Hoffnungen der Kassler Allg. Zeitung erscheinen demnach auch hierin wieder als plumper Kunstgriff zur Hebung der Actien, welche überhaupt stets um so mehr fallen, jemehr das obige Blättchen von einer „außerordentlichen Nachfrage" berichtet.

Nachdem wir hiemit die äußeren Momente verzeichnet haben, welche selbst im günstigen Falle einen nachtheiligen Einfluß auf eine ziemliche Reihe von Jahren ausüben müssen, so wenden wir uns nunmehr zu den mehr inneren Verhältnissen der Friedrich=Wilhelms=Nordbahn, um zu sehen, welchen gegründeten Hoffnungen sich die Besitzer deren Actien wohl hingeben können. Diese Untersuchung wird in zwei Abtheilungen zerfallen:

1) in Betreff des in Voranschlag gebrachten Baucapitals,

Digitized by Google

2) in Betreff der Aussichten des Personen- und Güterverkehrs nach vollendeter Herstellung des Schienenwegs.

Nach dem offiziellen Voranschlag sind die Kosten des Baues der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn auf 8 Millionen Rthlr, mithin die Meile auf fast 500,000 Rthlr. festgesetzt. Obschon dieser Ansatz ein sehr bedeutender ist, so ist man dennoch des Zweifels nicht überhoben, daß es hier, wie bei der Erbauung aller Bahnen geht, und daß dieser hohe Voranschlag sich demnächst um ein Bedeutendes steigern wird. Schon nach dem einfachen Grundsatz: je theurer der Bau, je kleiner die Rente, stellt sich die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn als große Hoffnungen erwerbend nicht heraus, und zwar um so weniger, als sie eine größere Frequnez, als die übrigen großen teutschen Bahnen, welche alle wohlfeiler gebaut wurden, nicht entfernt zu erwarten hat, abgesehen davon, daß sie, hervorgegangen zunächst aus eingeengten Sonderinteressen, durch bestehende Concurrenz offenbar zu Grunde gerichtet wird, während alle auf natürlicher Basis beruhenden Bahnanlagen bei Vermehrung der Schienenwege nur gewinnen müssen. Die Annahme, es könnte die veranschlagte Bausumme nicht ausreichen, wird noch dadurch unterstützt, daß den Actionären für jede als Rate geleistete Einzahlung statutenmäßig ein Zinsengenuß von 4 Proc. per Jahr zu gut geschrieben und bei der folgenden Einzahlung in Abzug gebracht werden soll. Denn da, wenn aller Voraussicht zuwider, der Bau wirklich den Bestimmungen

Digitized by Google

des Statuts gemäß in fünf Jahren vollendet sein sollte, der volle Betrieb der Bahn erst im sechsten Jahre zu erwarten steht, die Einzahlungen in diesem Jahre schon mit 10 und 5 Proc. und bis zum Jahr 1849 vertheilt mit weiter 85 Proc. geleistet werden müssen, so berechnet sich der Zinsenabfall, für jede 700 Rthlr. Actiencapital bis zur vollen Eröffnung der Bahn zu etwas über 13 Rthlr. und für die ganze Bausumme von 8 Millionen zu 1,068,000 Rthlr., mithin sinkt der Baufond auf 6,932,000 herab. Ein bekannter preußischer Techniker hat aber schon vor zwei Jahren erklärt, daß diese Richtung nicht anders als mit einer halben Million per Meile zu erbauen sei.

Nach den bisher erlangten Erfahrungen darf der Reinertrag aus den Bruttoeinnahmen nicht höher als 50 Proc. angeschlagen werden; in der Regel fällt er aber noch geringer aus und es hängt dabei viel von der Geschicklichkeit und den Erfahrungen der Bahn-Verwaltung ab. Ob die kürzlich erwählte Direction, deren sonst hochachtbare Mitglieder der Mehrzahl nach seither notorisch dem Eisenbahnwesen fremd geblieben und zum Theil ganz unvorbereitet ihre Ernennung erst zwei Tage vor der ersten Versammlung der Actionäre in Kassel erfahren haben sollen, die nöthige Intelligenz sofort zu entwickeln im Stande, oder wie es anderswo bisher nicht selten vorgekommen, dieselbe vorher auf Kosten der Actionäre zu erwerben genöthigt sein wird, das zu beurtheilen, mag der Zukunft vorbehalten

Digitized by Google

bleiben. Gesetzt also, was jedoch aus gar vielen anderen Gründen nicht zu erwarten steht, die Hälfte des Bruttoeinkommens nach vollständiger Eröffnung der Bahn werde Reinertrag sein, und es soll den Actionären ein Zinsengenuß von 4 Proc. jährlich aus ihrem Anlage-Kapital geleistet werden, so muß die Bruttoeinnahme á 8 Proc. 640,000 Rthlr. betragen und mithin per Tag und Meile die Summe von ungefähr 110 Rthlr. eingenommen werden. Unter den großen teutschen Bahnen, welche mit der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn in dieser Beziehung zu vergleichen sind, sind nur ungefähr drei, welche sich eines solchen oder höheren Ertrags zu erfreuen haben, und nur die Leipzig-Dresdner mit 120 und die Magdeburg-Leipziger Bahn mit 128 Rthlr. Einnahme per Tag und Meile rentiren. Wer erwartet aber von der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn eine Frequenz, die zum Mindesten 110 Rthlr. täglich per Meile ertrage?!

Die unserer Rechnung hier unterstellten Annahmen sind jedoch die möglichst günstigen, und diese günstigen lassen schon ein gewünschtes Resultat nicht erwarten. Damit aber der geneigte Leser sich überzeuge, daß noch nicht einmal solche günstige Annahmen zulässig erscheinen, so geben wir hier folgende Nachweise zur Vergleichung.

Die Betriebskosten der teutschen Eisenbahnen berechneten sich im Jahr 1842 auf der großh. badischen auf 68 Proc.; auf der Taunusbahn auf 53 Proc.; bei der rheini-

Digitized by Google

schen Bahn auf 55 Proc.; bei der Düsseldorf=Elberfelder auf 75 Proc.; bei der Nürnberg=Fürther auf 45 Proc.; München=Augsburger 54 Proc.; Leipzig=Dresdner 47 Proc.; Leipzig=Magdeburger 49 Proc.; Braunschweig=Harzburger 59 Proc.; Hamburg=Bergedorfer 51 Proc.; Berlin=Anhalter 69 Proc.; Berliner=Potsdamer 41 Proc.; Berlin=Stettiner 69 Proc.; Berlin=Frankfurter 44 Proc.; Breslau=Oppelner 50 Proc.; Budweis=Linz=Gemündner 61 Proc.; Ferdinands=Nordbahn 50 Proc.; bei der Wien=Gloggnitzer=Bahn 58 Proc. der Totaleinnahme, die Bruchtheile nicht miteingerechnet. (Siehe Bürgers: Teutschlands Eisenbahnen.)

Die Bruttoeinnahmen der teutschen Eisenbahnen per Tag und Meile im Jahre 1841 stellt sich so heraus nach der neuesten Angabe der Augsburger Allg. Zeitung:

Nürnberg=Fürther Bahn 134 Rthlr.; Taunusbahn 196 Rthlr.; badische Bahn 111 Rthlr.; Berlin=Anhalter 102 Rthlr.; Berlin=Frankfurter 57 Rthlr.; Berlin=Stettiner 73 Rthlr.; oberschlesische Bahn 44 Rthlr.; sächsisch=baierische 50 Rthlr.; Leipzig=Dresdner 120 Rthlr.; Magdeburg=Leipziger 128 Rthlr.; Magdeburg=Halberstädter 57 Rthlr.; hanoversche Bahn 75 Rthlr.; Braunschweiger 51 Rthl.; Düsseldorf=Elberfelder 161 Rthlr.; rheinische Bahn 188 Rthlr.; Bonn=Kölner=Bahn 88 Thlr.

Wird es hiernach nicht einem gegründeten Bedenken unterliegen, daß das Baucapital von 8 Millionen aus=

Digitized by Google

reichen, daß die Betriebskosten nicht mehr als 50 Proc. der Bruttoeinnahme verschlingen sollten und daß der Ertrag per Tag und Meile eine viel höhere Summe abwerfen muß, als 110 Thlr., wenn nur die geringsten Procente erwartet werden sollen?

Die Friedrich=Wilhelms=Nordbahn in ihrem Anschluß an die Köln=Mindner Bahn ist zur Aufnahme des Verkehrs vom Niederrhein nach Thüringen und in weiterer Ausdehnung von Antwerpen nach Oestreich bestimmt und enthält als solche für sich allerdings Elemente einer bedeutenden Frequenz, indem sie die kürzeste geographische Verbindungslinie darstellt. Ein günstiger Erfolg wird jedoch durch folgende Verhältnisse unmöglich gemacht. Es ist nämlich eine vierfache Concurrenz dieser Bahn theils schon vorhanden, theils in nächster Frist mit Gewißheit vorauszusehen, welche ein Gedeihen derselben keinenfalls aufkommen läßt. Zuerst besteht die Parallele über Minden, Hanover, Magdeburg nach Berlin, welche für letztere unter allen Verhältnissen die kürzeste bleibt und dieser Bahnzug muß den Verkehr auf der Friedrich=Wilhelms=Nordbahn um so mehr schwächen, jemehr der Einmündungs=Punkt der letztern nordabwärts von Lippstadt gelegt werden könnte, worüber bekanntlich bis jetzt eine Entscheidung noch nicht gefaßt ist. Der Minden=Hanover=Magdeburg=Berliner Bahn wird demnach das ganze Gebiet des rechten Elbufers anheim fallen. — Die zweite Concurrenz der F. W. Nord=

Digitized by Google

bahn in ihrem Anschluß an die Frankfurt=Kaßler Bahn, als einer Verbindung des Nordens mit dem Süden, der Hansestädte mit dem Rhein nach Köln und Frankfurt, findet sich in dem Schienenweg, welcher von jenen Städten aus über Hanover, Minden nach Köln, theils schon ausgeführt ist, und in der Dampfschiffarth des Rheins. Diese Richtung macht keinen größeren Umweg, als die Linie über Lippstadt nach Cassel, und außerdem kommt ihr die wohlfeilere Fracht der eben so schnellen Wasserstraße des Rheins zu Statten, die dritte Concurrenz, welche nicht ausbleiben kann, bisher aber noch als geheimer Plan absichtlich im Verborgenen gelassen zu werden scheint und welchem Plane zu lieb das Großherzogthum Darmstadt die ungeheuersten Opfer zur Gewinnung der Kassel=Frankfurter Bahn nicht gescheut hat, ist eine Schienen=Verbindung zwischen Koblenz und Gießen. Sobald die Friedrich=Wilhelms=Nordbahn erbaut und letztere Verbindung, die Repräsentantin der wichtigsten Interessen Preussens ins Leben tritt, ist es um die Strecke der Fr. W. Nordbahn von Cassel bis Haueda und weiter geschehen! Es wird sodann der Verkehr des Niederrheins mit Thüringen sowie der Ländergebiete links der Elbe jede andere Bahnverbindung, als längst des Rheins über Koblenz, Gießen über Cassel bei Seite setzen und zwar um so gewisser, als der Transport mittelst der am Rhein täglich großartiger sich entwickelnden Dampfschleppschiffarth schon jetzt ganz unverhältnißmäßig billiger

Digitized by Google

ist, als auf den Schienen. — Die vierte Concurrenz endlich ist vorhanden, sobald Hanover mit Cassel durch eine Bahn verbunden wird, wodurch der F. W. Nordbahn auch der letzte Funken von Hoffnung auf dankbare Frequenz genommen wird. Diese Verbindung kömmt sicher zu Stande und der Anschluß Hanovers an den Zollverein wird sie beschleunigen; in ihr stellt sich die vollkommenste Bahn für die Verbindung des Nordens mit dem Süden dar.

Wird nun von dieser vierfachen Concurrenz wesentlich nur die Strecke der F. W. Nordbahn von Cassel bis Haueda betroffen, so gilt dieß fast noch mehr der Fortsetzung einer Bahn von Haueda aus weiter bis zum Anschluß an die Köln- Mindner Bahn, und es ist an diesen Weiterbau unter diesen Verhältnissen gar nicht zu denken. Die mittelbaren Folgen für die Strecke von Kassel bis Hönebach an der sächsischen Grenze werden zwar von minderer Bedeutung sein, allein auch für sie, deren Hauptelement unter dem nachtheiligen Einfluß der oben genannten Parallelen nur noch in der Verkehrsrichtung von Thüringen nach Frankfurt gefunden werden kann, droht die gewisse Aussicht, von einer Schienenverbindung Thüringens mit dem Mittel- und Oberrhein durch Franken beeinträchtigt und paralysirt zu werden, welche mit Rücksicht auf die im Vorhergehenden auseinandergesetzte Eisenbahn-Combination von der bairischen Staatsregierung beschlossen, am bairischen Landtage genehmigt und auch schon in diesem

Digitized by Google

Jahre technisch eingeleitet worden ist. Daß diese fränkische Linie den Weg von Thüringen über Cassel, Gießen nach Frankfurt bloßstellen wird, ist eine nicht zu läugnende und selbst von den Gönnern des jetzigen kurhessischen Eisenbahnprojects nicht in Abrede zu stellende Thatsache. Man hat bisher, um sich selbst zu beruhigen, angenommen, daß es der bairischen Regierung nicht Ernst sei mit dem Bau der fränkischen Eisenbahn und namentlich deren technische Schwierigkeit als Hinderniß geltend machen wollen; allein zu dieser Annahme kann uns nichts berechtigen und sie bleibt, ob aufrichtig oder vorgeschoben, eine gefährliche Selbsttäuschung.

Erwägt man alle diese unzweifelhaften Thatsachen, so gelangt man zu der gewissen Voraussicht, daß eine Hebung der materiellen Interessen Kurhessens, das in so vielen Rücksichten hinter den größeren und gleich großen Staaten unseres großen Vaterlands zurücksteht, soweit solche durch ein belebendes Eisenbahnsystem gefördert werden kann, noch in weiter Zukunft liegt und daß auch hierin wieder unsere Nachbarstaaten allein die Vortheile des Vorsprungs haben und daß Kurhessen später um so größere Mühe haben wird, in gleichen Schritt mit ihnen zu kommen. Es sind dieß Befürchtungen, welche in diesem Lande und namentlich auch in der Stände=Versammlung mehrfach angedeutet worden sind. Wir sind nicht der Meinung, — um nicht mißverstanden zu werden, müssen wir es hiermit ausdrücklich

Digitized by Google

wiederholen — daß das kurhessische Eisenbahnproject für sich, soweit es theils bekannt, theils noch im geheimen Plane verborgen liegt, als ein Product der Oberflächlichkeit anzusehen; nichts weniger, aber es ist zunächst aus engherzigen Sonderinteressen entsprungen, und der Kurstaat hat die Mittel nicht, es durchzuführen, ohne die Finanzen des Staates und seiner Einwohner, früher oder später in einen Abgrund zu leiten, sowie ihm ebenfalls die Macht fehlt, ein vollständigeres deutsches Bahnsystem von seinen Interessen abhängig zu halten. Es ist eine bekannte Sache, daß allzukühne Erwartungen in der Regel getäuscht werden und so sehen wir dann jetzt schon, wie der excentrische Jubel der Residenz, welcher, es ist dieß wohl zu merken, nirgends im ganzen Kurstaat auch nur einigen Anklang gefunden hat, der vernünftigen Ueberlegung und dem nachkommenden Jammer hat das Feld räumen müssen. Wo hat sich eine Stimme in der deutschen Presse hören lassen, welche das kurhessische Bahnproject gebilligt hätte? Im Gegentheil, es ist überall einer herben Kritik in die Hände gerathen und eine chinesische Mauer läßt sich nicht mittelst Zeitungsverboten um eine Frage ziehen, welche mit der kühnsten Erfindung einer unaufhaltsamen Zeit in Verbindung steht. Auf welche würdige Weise hat sich nicht Geist und Patriotismus in der Schrift des kurhess. Oberappellationsrathes Elvers: „die kurhessische Eisenbahnfrage“ dagegen ausgesprochen?

Digitized by Google

Ist das Project nicht selbst von der Stände=Versammlung widerstrebend angenommen worden? Sollte nicht unwiderruflich über eine Bahnrichtung abgeurtheilt sein, deren Actien im Moment der Unterzeichnung fallen, was bei der schlechtesten der deutschen Bahnen noch nicht vorgekommen? Wenn das nicht Beweise ihrer Haltlosigkeit sind, dann giebt es überhaupt keine mehr!

Wie soll sich aber nun das Eisenbahnwesen Kurhessens gestalten? Möge man einsehen, daß Kurhessen berufen ist, die natürliche Verbindung des Nordens mit dem Süden Deutschlands zu vermitteln. Diese Verbindung würde in einem Schienenweg bestehen, welcher den Verkehr und die Zufuhr der Hansestädte und der Häfen der Nordsee über Hanover nach Cassel in der kürzesten und geradesten Richtung nach dem Süden, und nicht allein bloß dahin, sondern auch nach Thüringen und weiter leitete. Die Strecke der Friedrich=Wilhelms=Nordbahn von Cassel bis Haueda und deren Fortsetzung bis zur Verbindung mit der Köln-Mindner Bahn bei Lippstadt, ist das Hinderniß, welches das ganze Unternehmen in Frage stellt, ist der Alp, welcher jede Bewegung hemmend und lähmend darniederdrückt. Man gebe die Verbindung über Lippstadt nach dem Niederrhein ohne Zögern auf und suche dafür die Verbindung mit Hanover zu gewinnen, welches in nicht weiter Zukunft ebenso wie die Hansestädte nicht lange mehr außer dem Zollverein bleiben wird; dafür begünstige man eine Zweig=

bahn von Koblenz nach Gießen, wodurch auf einen weit entsprechenderen Wage der Verkehr des Niederrheins durch Kurhessen vermittelt wäre. Auf diese Weise würde mit einem Schlage dem Unternehmen, das in seinen Grundzügen nun doch wohl nicht aufgegeben wird, Licht und Leben eingehaucht.

Soll jedoch weiter die kurhessische, Thüringen mit Frankfurt verbindende Bahn nicht durch eine, dieselbe Verbindung vermittelnde fränkische Bahn verkürzt werden und will man nicht die Hälfte des kurhessischen Staatsgebietes, die Provinzen Hanau und Fulda dem offnen Verderben Preis geben, so muß die Erbauung einer Bahn von Frankfurt auf dem kürzesten Wege über Hanau und Fulda nach Thüringen zugestanden werden. Sobald diese Linie gebaut würde, so zerfällt das Unternehmen der fränkischen Bahn von selbst, da es zwar die Parallele über Cassel, nicht aber die Concurrenz einer Bahn über Hanau und Fulda zu bestehen vermag. Es würde sonach der Verkehr nicht mit dem Nachbarstaate Baiern, sondern mit zweien treuen Provinzen des eignen Landes getheilt, welche außerdem der Armuth und der Versumpfung anheimfallen werden. Um die Concession zur Erbauung dieser Bahn hat sich eine Gesellschaft der geachtetsten deutschen Banquiers beworben, allein sie ist höchsten Orts abschläglich beschieden worden, weil natürlich die geschraubte Anlage des kurhessischen Bauplans auch das gelindeste Lüftchen sorgfältig vermeiden

Digitized by Google

muß. Würde man jedoch muthig genug sein, einer engherzigen, eigenwilligen von Sonderinteressen beherrschten Tendenz zu entsagen, so würde Kurhessen in der kürzesten Zeit sicher das Herz des deutschen Eisenbahnsystems sein, und seinem stagnirenden Blute, in den großen Umlauf des kräftigen deutschen Verkehrs gebracht, würde neues Leben mitgetheilt werden. Was aber auch immer geschehen soll, es ist zu wünschen, daß es bald geschehe, denn die Concession der thüringschen Eisenbahn ist durch Vertrag vom 19. April 1844, abgeschlossen zwischen Preußen, Weimar und Coburg und ratificirt am 6. July d. J., an die Bedingung geknüpft: „wenn die Fortführung dieser (thüringschen) entweder über Rotenburg nach Cassel, oder über Meiningen und Coburg nach Bamberg sicher gestellt sein wird.“ In dieser Fassung des Artikels liegt mithin schon ein Mißtrauen des Zustandekommens des kurhessischen Eisenbahn-Unternehmens und es wird die Ablenkung der thüringschen Bahn nach Bamberg gleichsam angedroht. Unter diesen Umständen dürfte daher die Ertheilung einer Concession zum Bau einer geraden und kurzen Bahn über Hanau und Fulda um so nachdrücklicher geboten erscheinen. Die Frankfurt-Kaßler Staatsbahn in ihrer Verbindung mit dem Niederrhein über Gießen und Koblenz und die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn in ihrer Richtung nach Hanover werden dadurch nicht alterirt, die Concurrenz einer fränkischen Bahn aber für immer abgeschnitten werden.

Digitized by Google

„Läßt man," sagt Zimbel, der Erbauer der Berlin-Frankfurter Bahn, „die Grundregel des kürzesten Wegs für die Hauptbahnen unbeachtet, so werden Parallel-bahnen unvermeidlich, da industrielle und volkreiche Gegenden dieses Communikations-Mittel mit der Zeit doch werden erhalten müssen. Außerdem ist das reisende oder handeltreibende Publikum gezwungen, auf den unnöthig verlängerten Hauptbahnen Zeit und Geld nutzlos zu verwenden. Es steht diese von mir bei mehreren Gelegenheiten öffentlich vertheidigte Behauptung in England und Amerika als unbezweifelt fest, da namentlich im ersteren Lande nach den in neueren Zeiten angestellten Untersuchungen 80 Millionen Pfund St. für Parallelbahnen durch eine zweckmäßigere Anordnung hätten erspart werden können. Ich glaube, daß man in Deutschland bis jetzt zu wenig Aufmerksamkeit hierauf verwendet hat; geschähe dieß fortwährend, so würden die Vorwürfe so wenig ausbleiben, als in England, wo man solche täglich hören kann."

Sollte man von irgend welcher Seite diesen hier entwickelten Grundideen Beachtung schenken, so wird man unzweifelhaft anderseits wieder auf die vermeintliche Schwierigkeit der Hanau-Fuldaer Bahnlinie zurückkommen, welche sich bei den sonst durchweg geraden und ungeheuren Ebenen in der Uebersteigung der Wasserscheide zwischen Fulda und Kinzig darbieten soll. Von dieser Wasserscheide, dem

Digitized by Google

sogenannten Distelrasen, hat man geflissentlich die abentheuerlichsten Vorstellungen verbreitet und alles aufgeboten, daß nicht durch eine genaue Untersuchung durch eine Autorität die Unwahrheit der Angaben an den Tag komme. Der höchst ehrenwerthe Freiherr von Groß, der übrigens der Hanau=Fuldaer Bahnlinie einen unbedingten Vorzug einräumt, nennt in seinem bekannten Werkchen den Distelrasen einen undurchdringlichen Basaltkegel. Herr von Groß schöpfte vermöge seiner Stellung aus officiellen Quellen; von wem, und in welcher Absicht ist ihm ein so einflußreicher Irrthum beigebracht worden? An die unüberwindliche Schwierigkeit des Distelrasens glaubt heute kein Kind mehr; damit jedoch nicht ein neuer Versuch auftauche, von diesem Popanz wiederholt Gebrauch zu machen, so halten wir es für nützlich, den Bericht des landständischen Ausschusses der Stände=Versammlung in diesem Betreff einer entsprechenden Prüfung zu unterwerfen.

Der Bericht des landständischen Ausschusses für Eisenbahnen erwähnt drei Längenprofile, welche zur Uebersteigung des Distelrasens in Vorschlag gebracht worden seien, ohne eines derselben als auf falscher Grundlage beruhend zu verwerfen oder ein anderes als der Wirklichkeit mehr entsprechend zu bezeichnen; er verdeckt aber das ganze Sachverhältniß, worauf es hier allein ankömmt, mit einem neuen Dunkel: dem „Ergebniß des von Seiten der Staatsregierung aufgenommenen Nivellements.“ Bisher

Digitized by Google

mußte man das vom Freiherrn von Groß in dessen Brochüre von 1842 mitgetheilte Längenprofil als dasjenige ansehen, welches die kurhessische Staatsregierung der Conferenz in Berlin vorgelegt hatte, und welches daher auf Messungen beruhe, welche sie hatte vornehmen lassen. Hiermit im Widerspruch steht aber jenes Längenprofil, welches der vorliegende Bericht, jedoch ohne Nennung der Quelle, zuerst anführt und auf das er zuletzt zurückkommt. Diesem nach würde von Steinau aufwärts eine Strecke von 19,500′ Länge eine Steigung von 1/35 erhalten; es würde dann eine Horizontalfläche folgen von 1500′ und hierauf eine Absteigung von 7500′, welche ein Gefälle von 1/44 haben würde. Zur Passirung dieser beiden Rampen hält der Ausschuß Seilzüge mit stehenden Dampfmaschinen für erforderlich. Bei der Mittheilung dieses Schlußresultates übergeht er jedoch die günstigeren, von Groß als officiell mitgetheilten Längenprofile, sowie auch die von Arnd in seinem im Bericht citirten Werkchen auf diese Profile gestützten Vorschläge mit Stillschweigen.

Man könnte wohl hiernach zu dem Schlusse veranlaßt werden, daß das von Groß mitgetheilte Längeprofil falsch wäre und daß hiermit auch die von Arnd hierauf gegründeten Vorschläge einer haltbaren Grundlage entbehrten; allein dieser Schluß wird wieder durch die eingeschaltete Bemerkung entkräftet, daß der G. Oberbaurath Fick eine Linie gefunden habe, welche die fragliche Höhe mit 1/150

Digitized by Google

Steigung jedoch unter etwas zu starken Krümmungen bis mit 500′ Radius erreiche. Wollte man daher auch zugeben, daß bei Steigungen von $1/_{35}$ die Herstellung ununterbrochener Dampfwagenfahrten zweifelhaft erscheint, so darf man doch, selbst in dem Falle, wenn das Groß'sche Profil unrichtig wäre, annehmen, daß sich die Steigungsverhältnisse so einrichten lassen, daß sie $1/_{50}$ nicht überschreiten. Dieser Annahme wird in dem Ausschußberichte auch nicht widersprochen, da er das Groß'sche Profil und Arnd's Vorschläge als Grundlage der Beurtheilung der vorliegenden Frage mittheilt, ohne sie als mit der Oertlichkeit im Widerspruch stehend zurückzuweisen. Wird aber ein Steigungs-Verhältniß zugestanden, welches $1/_{50}$ nicht überschreitet, so ermangelt auch der Schlußsatz, daß zur Ueberwindung des Distelrasens Seilzüge nöthig seien, jedweder Begründung; denn während der Bericht die Ergebnisse der Anwendung von Dampfkraft auf der Braunschweig-Harzburger Eisenbahn aus Neuße's, „teutschen Eisenbahnen" als Beleg seiner Behauptung geltend zu machen sucht, so beweist diese Angabe gerade das Gegentheil. Dort heißt es nämlich, daß bei der Probefahrt am 23. October 1842 ein Wagenzug von 30 Personenwagen mit einem Gewicht von 154,000 Pfund an eine der beiden Stefenson'schen Locomotiven angehängt wurde, welche die $1\,1/_{16}$ Meile starke Strecke von Vienenburg bis Harzburg mit der Steigung $1/_{46}$ in 21 Minuten durchlief. „Man hofft mit Sicherheit,"

Digitized by Google

heißt es daselbst weiter, daß jede dieser beiden Maschinen 8 Wagen mit 480 Personen in angemessener Geschwindigkeit hinauf befördern wird, und dieß ist mehr, als selbst auf den frequentesten Bahnen Teutschlands in der Regel in einem Zuge vorkömmt. Diese Resultate lassen schon jetzt mit Bestimmtheit jene weiter vorgerückte Grenze der noch vortheilhaften und praktikablen Steigungs-Verhältnisse ersehen. Das ängstliche Festhalten an geringen Steigungen wird verschwinden und manches wegen Terrain-Schwierigkeit gescheiterte und verschobene Project kann mit gestärkter Hoffnung einer günstigen Aufnahme und Ausführung entgegensehen."

Um diesen triftigen Beleg für die Ausführbarkeit einer ununterbrochenen Dampfwagenfahrt über den Distelrasen zu entkräften, hebt der Bericht den Umstand hervor, daß bei Harzburg die starke Steigung von $\frac{1}{46}$ nur in einer Strecke von 1856′ vorkomme, wogegen die nach den verschiedenen Vorschlägen am Distelrasen vorkommenden Steigungen 19,500′ und 7500′; oder 24000′; oder endlich 57,000′ und 58,000′ Länge hätten. Der Bericht übersieht, daß die mechanischen Kräfte ganz anderer Natur sind, als die thierischen, und daß jenes statische Uebergewicht, welches verlangt wird, den Widerstand von $\frac{1}{46}$ Steigung auf einer Strecke von 1856′ zu überwältigen, auch im Stande ist, denselben in einer hundertmal längeren Strecke zu überwinden, ohne hierbei im geringsten zu erlahmen, sowie

Digitized by Google

denn, als schlagendes Beispiel, vom Bahnhof in Glasgow unmittelbar eine von 1/41½ auf 1¼ Meile Länge vorkömmt, welche seit dem 1. Februar 1844, nachdem man früher Seilzüge angewendet, durch eine Lokomotive mit jedesmal 2000 Centner im Train überwunden wird. Eine vorkommende größere Länge, nämlich von 11,500′ muß der Bericht zwar für die auf der Eisenbahn von Birmingham nach Gloucester bestehende Steigung von 1/37 zugestehen, allein er macht mit wirklich bewunderungswürdiger Geschicklichkeit, alles in das entsprechende Licht zu stellen, den Umstand geltend, daß dort ein Dampfwagen nur 3 Personenwagen hinaufzubewegen im Stande sei, allein darauf einen Werth zu legen, daß diese Steigung die des Groß'schen Profils und der Arnd'schen Vorschläge um ein so sehr Bedeutendes überschreitet, ist dem aufrichtigen Berichterstatter nicht eingefallen. Die Westernbahn zwischen Boston und Albany in Amerika mit einer Totallänge von 200 englischen Meilen hat folgende Steigungs-Verhältnisse:

1/88	Steigung	auf	15,000′	= 3	engl.	Meilen.
1/76	"	"	7,000′	= 1½	"	"
1/71	"	"	29,700′	= 5½	"	"
1/66	"	"	31,700′	= 6	"	"
1/63½	"	"	2,900′	= ½	"	"
1/63	"	"	7,950′	= 1½	"	"

Digitized by Google

Diese Thatsachen," sagt Zimbel nach Erwähnung obiger Verhältnisse in der Augsb. Allg. Zeit. vom 7. Juli d. J., „führen zu dem Schluß: daß die von mir seit meinem siebenjährigen Wirken als Eisenbahn-Ingenieur in Europa, namentlich in meinem Werke über Eisenbahnen (Wien 1842) ausgesprochenen und durch den Bau der Berlinr-Frankfurter-Oder-Bahn, welche auf 10,560′ eine Steigung von $\frac{1}{114}$ hat, verwirklichten Grundsätze über die Zulässigkeit von Steigungsverhältnissen von $\frac{1}{100}$ und darunter nicht allein auf den meisten Bahnen, wo sie vorkommen und mit geeigneten Lokomotiven betrieben werden, vollkommen bestätigt, sondern daß die Steigungs-Verhältnisse sogar auf wichtigen und bedeutenden Bahnen bis 1/40 als praktisch bewiesen worden sind.

Der Ausschußbericht hat auch bei Erwähnung der von Fick gefundenen Steigungslinie zu $\frac{1}{150}$ den Einwurf zu starker Krümmungen bis 500′ Halbdurchmesser geltend machen wollen und behauptet, „daß Krümmungen wenigstens einen Radius von 4000′ erforderten, wenn sie den Charakter der Gefährlichkeit verlieren sollten." „Der kleinste Radius" (auf der Bahn zwischen Boston und Albany, sagt Zimpel a. a. O.) ist 882′, der nächste 955′, dann folgt 1042′. Der Betrieb dieser Bahn ist sehr geregelt, ohne denselben auf diesen Steigungen zu theilen oder sich einer Hilfsmaschine bedienen zu müssen; man fährt auf derselben nur langsamer." In dem Bahnhofe zu Berlin finden sich

Digitized by Google

„Kurven von nur 300′ Radius, welche sogar von größeren Wagenzügen durchlaufen werden müssen;“ Neuße S. 111. In Amerika sind Krümmungen zwischen 300′ bis 200′ und darunter etwas ganz gewöhnliches. (Man sehe das neueste Werk von Beil.) Will der Ausschuß dennoch in seiner technischen Unfehlbarkeit an der Unthunlichkeit solcher Krümmungen zweifeln, so kann er doch wenigstens nun nicht mehr der Aussicht widersprechen, daß mit dem Uebergang der Steigung von $\frac{1}{150}$ in ein höheres Verhältniß auch die Krümmungen von 500′ Radius sich so erweiteren, daß dieselben, wenn nicht mit der Wissenschaft des Ausschusses und seiner Mitarbeiter, doch mit Hülfe der Kunst von Praktikern ohne Anstand als beseitigt angenommen werden müssen.

Solche oberflächliche und unbegründete Abfertigung der zu Gunsten der Hanaur-Fuldaer-Bahnlinie bestehenden Fortschritte im Eisenbahnbau, unter gleichzeitiger unbegreiflicher Behauptung, „daß Steigungen von $\frac{1}{300}$ bis höchstens $\frac{1}{200}$ die Grenzlinien bildeten, bei welchen Locomotiven Anwendung fänden; daß bei Steigungen von $\frac{1}{100}$ schon zwei Locomotiven voreinander gelegt werden müßten, mit Hinweisung auf das große Unglück zu Versailles;*) — endlich

---

*) Der Bericht ignorirt, daß die beiden Locomotiven bei Versailles nicht wegen Steigung, sondern wegen der Größe des Zuges angehängt waren und daß durch Theilung der Züge, welche für die Zukunft

Digitized by Google

die Annahme, daß 1 Fuß Tunnel 100 Rthlr. koste, — alles dieß zeigt von der Abgeneigtheit und vorgefaßten Absicht des Ausschusses gegen die Fulda-Hanauer Bahnrichtung und rechtfertigt ein Mißtrauen in die Wissenschaft und Erfahrung derjenigen Factoren, welchen die wichtige Frage des kurhessischen Eisenbahnbaues zur Lösung anvertraut wurde.

Wenn übrigens auch der Bericht des Ausschusses Bedenken gegen die ununterbrochene Anwendbarkeit von Dampfwagen auf dem Groß'schen Profile hegen wollte, so war es denn doch nicht möglich, dieselben auch gegen Arnd's Vorschläge geltend zu machen, da des letzteren Rampen nicht mehr als $\frac{1}{100}$ aufsteigen. Gegen diese Vorschläge hat man deßhalb auch nur einen Einwand ausfindig machen können, und dieß ist die Länge des Tunnels, welche bei der angeführten Steigung 9000′ beträgt. Wenn aber der Berichterstatter des Eisenbahn-Ausschusses glaubt, es bestehe noch kein Bahntunnel von dieser Länge, so befindet er sich in grobem Irrthum, da der Boxtunnel auf der London-Bristoler-Eisenbahn eine Länge von 12,300′ oder 2½ engl. Meilen hat. Wahr ist es, daß sich auf dem

---

auch befohlen wurde, das Unglück verhütet werden konnte; nichts destoweniger findet er aber (S. 8. Zeile 2 von unten) für eine ganze Meile der Marburger Linie die Anwendung einer Hilfslocomotive wieder ganz in der Ordnung.

Digitized by Google

Continent kein längerer Eisenbahntunnel befindet, als der bei Königsdorf; allein, wenn man dort einen solchen von 5650′ und in England einen anderen von 12,300′ anlegen konnte, warum soll man nicht einen solchen von 9000′ bei Schlüchtern anlegen können?! Die Kosten so mancher andern Eisenbahn für häufige und kleinere Tunnel compensiren doch vollständig die Ausgabe für einen einzigen größeren.

Wir glauben durch diese kurze Darstellung, ohne den Vorwurf der Anmaßung oder einer Partheilichkeit befürchten zu dürfen, die Absichtlichkeit und Haltlosigkeit des vielgenannten Berichtes, des einzigen zur Kunde gekommenen, aber durch seinen Einfluß sehr wichtigen Actenstückes, wodurch man in den Stand gesetzt ist, das Dunkel der obwaltenden Sachlage zu durchdringen, genügend ans Tageslicht gezogen zu haben und halten die Erörterung der obschwebenden Verhältnisse für maßgebend zur Lösung der uns vorgesteckten Frage, welche wir denn nach unserem bescheidenen Dafürhalten damit beantworten: daß die kurhessische Eisenbahnfrage durch Beschluß der Stände vom 1. April d. J. nichts weniger als gelöst, sondern vielmehr viel schwieriger und complicirter geworden und nur durch einsichtsloses und rasches Zurückkommen auf den natürlichen Weg der richtigen Prinzipien noch einigermassen zu befriedigendem Entscheid gebracht werden kann, will man anders nicht Kunst, Wissenschaft, Erfahrung und

alle wohlbegründeten Interessen Teutschlands und Kurhessens gegen sich haben.

„Man kann in Wünschen sich vergessen,
Man wünschet leicht zum Ueberfluß,
Wir aber wünschen nicht vermessen,
Wir wünschen, was man wünschen m u ß.“

Den 25. November 1844.

Druck von Breitkopf und Härtel in Leipzig.

Digitized by Google

In demselben Verlage sind erschienen:

Praktisches Handbuch
der Chaussee- und Eisenbahnbaukunst
neu bearbeitet
von
F. L. Klaus.
Zwei Bände mit 23 lithogr. Tafeln nur 1 Thlr.

Die Mechanik
Anleitung zur praktischen Maschinenkunde.
Ein Hand- und Lehrbuch für junge Techniker, Real- und Gewerbschulen.
Aus dem Englischen, nach Chamber mit Vorwort von
Prof. Dr. Mensing.
Mit 87 Abbildungen gebunden 15 Ngr.
Prof. Mensing bezeichnet das engl. Original dieses nützlichen Buches als ein von Meisterhand mit Umsicht abgefaßtes Werk, dessen Plan und Darstellung einfach, lichtvoll und in allen Theilen durchdacht ist.

Die
vollkommene Handelsfreiheit.
Zur Widerlegung des „Nationalen Systems der politischen Oekonomie"
von
Dr. Fr. List.
Aus dem Edinburgh Quarterly Review
von
E. A. Moriarty.
10 Ngr.

Digitized by Google

Beiträge zur Beleuchtung

schwebender Fragen

über

Geist und Wort, Glauben und Schrift,
Religion und Staat.

25 Ngr.

Goethe's Faust

translated by **A. Hayward.**

Diese Uebertragung in's Englische von Hayward ist als die gelungenste bekannt und empfiehlt sich in dieser correcten und revidirten, nach der 3ten Auflage des engl. Originals besorgten Auflage noch besonders durch den sehr billigen Preis von 15 Ngr.

The English and German Dialoguist,

with a Synopsis of the Grammar and Idiom of both Languages for the Use of the two Nations

by **J. A. Hedley.**

Englische und deutsche Gespräche,

nebst einer vergleichenden Uebersicht der Grammatik und des Idioms beider Sprachen; zum Gebrauche beider Nationen.

Zweite Auflage

26½ Ngr. (21 ggr.)

Dem Buche dient seine außerordentlich praktische Bearbeitung und seine musterhafte englische Umgangssprache zur Empfehlung. Die bald erfolgte zweite Auflage ist der beste Beweis, wie es immer allgemeiner zur Einführung gelangt.

Digitized by Google




Digitized by Google